

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Lausuntopyyntö VN/9715/2019

Lakiehdotus ajoneuvolain uudistamiseksi

Suomen Taksiliitto ry kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi lakiehdotuksesta ajoneuvolain muuttamisesta. Esityksen tavoitteena on toteuttaa EU-asetuksen vaatimat muutostarpeet ajoneuvolakiin ja selkeyttää kansallista ajoneuvosääntelyä. Esityksessä oleviin lakimuutosesityksiin meillä ei ole lausuttavaa.

Esityksestä puuttuu kuitenkin oleellinen muutos koskien voimassa olevan ajoneuvolain 25§:ssa (Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet) taksamittaria koskevaa osuutta. Nykyinen muotoilu, jota ei siis ole esitetty muutettavaksi lainkaan, on kirjattu seuraavasti: *”Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.”*

Liikenne- ja viestintäministeriö on lausunnolla (VN/1631/2020) olevassa liikennepalvelulain arviointimuistiossaan todennut kyseisen kohdan olevan ristiriidassa Mittauslaitedirektiivin (2014/32/EU, liite IX) kanssa. Arviointimuistiossa todetaan muun muassa: *”Koska digitaaliset sovellukset on kansallisessa lainsäädännössä määritetty suorittamaan samaa mittaustehtävää kuin mittauslaitedirektiivissä tarkoitetut taksamittarit, niiden tulisi täyttää mittauslaitedirektiivin vaatimukset, eikä niille voida asettaa erilaisia kansallisia vaatimuksia.”* Nämä tunnistetut ristiriidat tulisi ehdottomasti korjata tässä samassa yhteydessä, kun ajoneuvolakia muutetaan.

Nykyisen taksamittarimäärittelyn ongelmat on tutkittu ja raportoitu

Oulun yliopiston Interact-tutkimusyksikkö on julkaissut tutkimusraportin otsikolla: ”Nykyisen taksamittarisääntelyn ongelmakohdat ja mahdolliset ratkaisuvaihtoehdot”¹

Tutkimuksessa on analysoitu erinomaisesti nykyisen ajoneuvolain sisältämän kirjauksen aiheuttamat tulkinnanvaraisuudet ja ongelmat. Tutkimuksessa tunnistettiin kuusi nykyisin käytössä olevaa teknologiaa, joilla hinta määritellään ja ilmoitetaan. Nämä ovat 1) tyyppisertifioitu kiinteästi asennettu taksamittari; 2) kiinteästi asennettu taksamittari, jonka tyyppisertifiointi on kesken; 3) sertifioimaton fyysinen taksamittari, jota ei ole kiinteästi asennettu; 4) internet-pohjainen kyydinvälitysalusta, jossa hinta on sitova; 5) internet-pohjainen kyydinvälitysalusta, jossa hinta ei ole sitova; ja 6) sovelluskaupasta ladattu ”taksamittarisovellus”. Lisäksi käytössä on tapa, jossa kuljettaja ja asiakas sopivat hinnasta ilman teknologiaa. Nämä kaikki mittaustavat ovat todellisuudessa käytössä, mutta ainoastaan tyyppisertifioitu taksamittari täyttää mittalaitedirektiivin ja ajoneuvolain vaatimukset silloin, kun hinnan määrittelyn perusteena on ajan tai matkan mittaaminen. Markkinoille on tullut lukuisia määriä järjestelmiä, joiden mittatarkkuutta tai tiedon suojausta ei ole varmennettu millään tavoin. Tästä seuraa ongelmia niin kuluttajansuojan, kuin valvonnankin osalle.

Käytännössä on osoittautunut, että muu laite tai järjestelmä voi olla kiinteänä autossa tai toimia sovelluksessa, mutta ajatun kyydin jälkeen kuljettajalla on ollut mahdollisuus pyyhkiä kyydin tiedot pois, jolloin kirjanpitoon ei jää jälkiä. Muun muassa verohallinnon edustaja toi esille tämän tietoonsa tulleen havainnon arviointimuistion keskustelutilaisuudessa Säätytalolla 10.2.2020.

Oulun yliopiston tutkimuksessa esitetään kehittämistoimenpiteenä sitä, että lain tulisi selkeästi määrittää, täyttääkö tietty teknologinen ratkaisu voimassa olevan lain vaatimukset vai ei. Tutkijat korostavat, että tutkimus ja raportti keskittyvät ainoastaan taksamittarisääntelyyn, sen tulkintaan ja sitä kautta lainkirjauksen vaikutuksiin markkinoilla oleviin teknologisiin ratkaisuihin. He kuitenkin nostavat esille tärkeän havainnon, että ”*nykyinen lain kirjaus mahdollistaa olla käyttämättä mitään järjestelmää tai laitetta, joka toimisi kassakoneena. Tämä on ongelmallista sekä harmaan talouden että asiakasturvan näkökulmasta.*”

Kuluttajansuoja

Kun taksimatkan hinnoitteluperusteena käytetään aikaa tai matkaa, on kuluttajalla oikeus olettaa kyseisiä määreitä mitattavan oikein. Onhan ruokakaupassakin kuluttajalla oikeus olettaa, että kilo perunoita painaa kilon eikä esimerkiksi 900 grammaa. Samoin esimerkiksi polttoaineen jakelu on tarkoin säädeltyä mittatarkkuuden osalta.

Valvonta

Verovalvonnan kannalta on olennaista, että kaikista taksimatkoista jää jälki. Kirjanpitolaki edellyttää tositteiden säilyttämistä. Koska tiedon suojausta ei ole määritelty, voi markkinoilla toimia laitteilla, mitkä eivät tallenna matkoista minkäänlaisia tietoja. Markkinoilla on myös laitteita, jotka keräävät matkatietoja, mutta

¹ Väyrynen, Karin and Lanamäki, Arto (2020). Suomen monitulkintainen taksamittarisääntely. INTERACT 2. Series editor: Mikko Rajanen. Interact Research Unit, University of Oulu. Finland, Oulu. ISBN: 978-952-62-2550-0 (electronic version).

niitä voidaan muokata ja poistaa jälkeinpäin. Nämä kaikki ongelmat ovat nykyisin olemassa ja todettu myös viranomaisten toimesta, joten kyseiset harmaan talouden toimintamallit on pikaisesti korjattava muuttamalla ajoneuvolakia.

Esitys ajoneuvolain muutokseksi

Kannatamme teknologianeutraalia lainsäädäntöä, joka jättää tilaa innovaatioille ja tekniselle kehitykselle. Tämä on ollut alun perin myös liikennepalvelulain tavoite.

Esitämme siksi, että voimassa olevan ajoneuvolain 25§:ssa oleva taksamittarikirjaus muutettaisiin seuraavasti:

Nykyinen muoto:

"Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso."

Uusi muoto

Taksiliikenteessä on käytettävä järjestelmää, joka

- 1) tuottaa eritellyt matka- ja aikatiedot*
- 2) tuottaa eritellyt hintatiedot ja asiakkailta perityt maksut matkoittain*
- 3) tuottaa tiedot tulo- ja arvonlisäverotusta varten*
- 4) säilyttää tuotettavat tiedot kirjapitolain 2 luvun 10§ mukaisesti*
- 5) on mittaustarkkuudeltaan riittävä*

Kohdat 1-5 määritellään tarkemmin asetuksessa tai viranomaisen määräyksellä. Lisäksi määritellään mittaustarkkuuden todentamisen tapa.

Tiedot on säilytettävä Suomessa ja ne oltava tarvittaessa viranomaisten käytettävissä.

Tämä muotoilu vaatii tekstimuodon lakiteknistä hiomista, mutta siinä korostuu teknologiariippumattomuus ja se, että kaikkea taksiliikennettä kohdellaan samanarvoisesti.

Perustelut muutokselle

"Taksamittari" ja "muu laite tai järjestelmä" ja vastaavat tekniikkaan sidotut liian tarkat kirjaukset tulisi jättää tekemättä, koska niistä seuraa tarve kuvata laitteiden teknisiä ominaisuuksia eivätkä ne edistä liikennepalvelulain kantavaa ajatusta teknologiariippumattomasta sääntelystä. Taksimarkkinoita ei myöskään tule säännellä erilaisilla vaatimuksilla esimerkiksi käytetyn tilauskanavan, maksuvälineiden, matkojen ominaisuuksien tai muiden keinotekkoisten rajausten mukaan, vaan kaikki taksiliikenne tulee olla samojen vaatimusten alla, jolloin kilpailuympäristö on tasapuolinen kaikille alan toimijoille. Kun käytetään taksamittarin sijaan pelkkää "järjestelmä"-sanaa, jättää se toimialalle mahdollisuuksia kehittää teknologiaa haluamaansa suuntaan.

Käytettävälle järjestelmälle tulee sen sijaan määrittää vaatimuksia kerättävän ja säilytettävän tiedon suhteen. Nämä tietosisällöt ja vaatimukset tulisikin määritellä erikseen esimerkiksi viranomaisen määräyksellä, mutta niissäkään ei ole tarvetta määritellä itse laitteita millään muotoa.

Tietojen säilyttäminen Suomessa varmistaa sen, että valvontaviranomaisilla on niihin pääsy tarvittaessa.

Kunnioittaen



Ville Jaakola
tekninen asiantuntija
Suomen Taksiliitto ry